

Transports ferroviaires

Une coopérative pour relancer la ligne Bordeaux-Lyon

Première entreprise du genre en France, Railcoop cherche le soutien des collectivités territoriales.

Ce n'est pas une surprise, les collectivités de l'Allier seront les premières à signer comme sociétaires de Railcoop, première coopérative ferroviaire de France. Créée en 2019, sous la forme de société coopérative d'intérêt collectif, Railcoop a annoncé en mars 2020, son intention de relancer la ligne Intercités Bordeaux-Lyon, suspendue depuis 2012, en passant par Limoges, Guéret et Roanne, mais surtout avec trois arrêts dans l'Allier, à Montluçon, Gannat et Saint-Germain-des-Fossés.

La première délibération a été présentée par le conseil municipal de Gannat (5800 hab.), début octobre, suivie par son EPCI, la communauté de communes (CC) Saint-Pourçain Sioule Limagne (SPSL, 60 communes, 33900 hab.), la semaine dernière. Sans doute, en décembre, la communauté



La ligne Intercités Bordeaux-Lyon, qui doit être relancée par Railcoop, passerait, notamment, à Montluçon, Gannat et, ici, à Saint-Germain-des-Fossés (Allier).

(LR) de Vichy communauté, Frédéric Aguiléra. Le projet est aussi à l'étude à l'échelle du département, poursuit celui qui en est vice-président, chargé de l'aménagement du territoire.

DISCOURS DE RUPTURE

«Quand des entreprises trouvent un équilibre financier, on ne peut que constater une rupture par rapport au discours de la SNCF, qui, depuis des années,

parts pour soutenir ce projet et je le proposerai aussi à l'agglomération», assure le président (PS) de la CA du Grand Guéret (25 communes, 29100 hab., Creuse), Eric Correia. «Cette ligne nous permettra d'améliorer les fréquences entre Bordeaux, Limoges et Guéret, et facilitera l'accès à Lyon. Il y a un enjeu de désenclavement, pas seulement pour la Creuse», ajoute-t-il. «Etre reliés à Lyon en moins de deux heures constitue une opportunité. A moyen terme, nous développerons des projets autour de la gare, pour que ce ne soit pas qu'un train qui passe, mais que cela fasse travailler les acteurs locaux», ajoute Véronique Pouzadoux, maire (LR) de Gannat et présidente de la CC SPSL.

En 2012, la SNCF a donc arrêté la seule desserte quotidienne entre Bordeaux et Lyon, soutenue par l'Etat en tant que «train d'équilibre du territoire». Il ressort du transfert de ces lignes aux régions un résultat

mitigé: la Nouvelle-Aquitaine a maintenu un TER Bordeaux-Montluçon, tandis que la région Auvergne-Rhône-Alpes n'a pas pris le relais.

UNE RÉALITÉ EN 2022

Railcoop comptait, fin septembre, 640000 euros de capital social – son but est d'atteindre 1,5 million à la fin de l'année –, apportés par quelque 2100 sociétaires, principalement des particuliers. Les équipes municipales et communautaires étant installées, elle démarche désormais les collectivités. Le ticket d'entrée pour celles-ci s'élève à 50 centimes par habitant. «Nous avons des retours positifs de Bordeaux métropole et de Saint-Sulpice-Laurière [nœud ferroviaire de la Haute-Vienne ndlr]» affirme la directrice générale déléguée, Alexandra Debaisieux, qui remarque un intérêt pour «l'activation territoriale avec des projets qui peuvent être proposés autour des gares».

La coopérative annonce déjà son souhait d'exploiter d'autres lignes, telles que Toulouse-Rennes via Poitiers et Tours, Lyon-Thionville via Dijon, Culmont-Chalindrey, Toul, Nancy et Metz. «Nous ne voulons pas être en délégation de service public, l'idée est de développer un modèle pérenne, sans subvention publique. Les collectivités ont leur place, en tant que parties prenantes, investisseuses et partenaires», souligne Alexandra Debaisieux.

Le chemin sera long jusqu'à ce que les premiers wagons sillonnent les voies ferrées: les premiers trains sont prévus mi-2022. ● Pablo Aiquel



«Nous sommes le territoire le plus touché positivement par la ligne, c'est la raison pour laquelle nous accueillons très favorablement ce projet.»

Frédéric Aguiléra, président (LR) de Vichy communauté

d'agglomération (CA) de Vichy (39 communes, 82500 hab.) lui emboîtera le pas. «Nous sommes le territoire le plus touché positivement par cette ligne, c'est pourquoi nous accueillons très favorablement ce projet», explique le président

nous dit qu'aucun équilibre économique n'est possible», note Frédéric Aguiléra, affirmant qu'il ne s'agit pas d'une concurrence frontale envers la SNCF, mais d'une offre complémentaire. «Cela m'intéresse, personnellement, de prendre des